

## **Развитие железнодорожных путей сообщений на Урале и в Сибири накануне и во время Русско-японской войны 1904–1905 гг.**

**Д. Н. Катарин**

Уральский государственный университет

В конце XIX – начале XX в. Российская империя предприняла очередную попытку раннеиндустриальной модернизации. Это было вызвано борьбой старого и нового укладов, требованиями реформирования социальных, политических, экономических и других отношений внутри страны, необходимостью создания неограниченного рынка наемного труда, а также ростом национального самосознания и политических интересов, эрозией традиционного мировоззрения, достижениями в научно-технической сфере. Нельзя не учитывать и борьбу за мировое влияние с более продвинувшимися по пути модернизации странами Европы и США<sup>1</sup>. Настойчивые попытки правительства подхлестнуть протекционистскими мерами отечественную железнодорожную промышленность к концу XIX в. стали приносить плоды. Почти в геометрической прогрессии росла выплавка чугуна: 23 млн пудов в 1874 г., 31 млн – в 1884 г., 45,5 млн – в 1889 г., более 165 млн пудов в 1899 г.<sup>2</sup> Скачок стал возможен в результате перехода отечественной металлургии на минеральное топливо, что подтолкнуло развитие угледобывающей отрасли. Добыча каменного угля в России за 1890-е гг. увеличилась на 130 %. Металл и разнообразные изделия еще продолжали ввозиться из-за границы. Но это уже не касалось железных дорог. По количеству и качеству металла для железных дорог отечественное производство практически полностью удовлетворяло потребности страны. Цены на изделия собственного изготовления все еще превышали цены привозных (заграничный паровоз стоил на 4–5 тыс. дешевле российского), но стали заметно снижаться. Так, отечественный паровоз в 1877 г. покупался по цене 925 руб. за тонну, а в 1892 г. уже по 762 руб. Вагон в 1877 г. стоил 1500 руб., а в 1892 г. – 1300 руб.<sup>3</sup>

Железные дороги оживляли функционирование промышленности, сами являлись потребителем промышленной продукции, дава-

ли работу и хлеб десяткам тысяч оторванных от земли крестьян, побуждали к активной экономической деятельности провинциальные районы. Страна начинала ощущать практический результат невероятных усилий правительства, в течение полувека направлявшихся на строительство железных дорог.

Рубеж XIX–XX вв. отличается бурным нарастанием темпов железнодорожного строительства с 4 тыс. верст в 1895 г. до 8 тыс. в 1902 г.<sup>4</sup> К концу 1899 г. в европейской части России действовало 41 515 верст дорог, в Сибири, на русском Дальнем Востоке и в Средней Азии – 7409 верст и в Финляндии – 2508 верст<sup>5</sup>.

Строительство железных дорог ускорило объединение экономических районов. К началу XX столетия в стране образовалось несколько крупных транспортных узлов, связавших сложившиеся к тому времени экономические районы России. Это были Петербургский, Московский, Прибалтийский, Западный (Польский), Южный (Харьковский), Юго-Западный, Кавказский и Уральский<sup>6</sup>.

Однако железнодорожная отрасль оставалась чрезвычайно трудоемкой и капиталоемкой, только стечение обстоятельств поместило ее в эпицентр деловой активности. С одной стороны, развитие капиталистических процессов в крестьянской среде высвободило много привычных к тяжелому труду рабочих рук; вчерашние хлебопашцы, оставшиеся без земли, были согласны работать на любых условиях. С другой стороны, поднимающаяся промышленность выказывала все большую заинтересованность в новом транспортном средстве и была готова за него платить. Железнодорожное строительство поглощало избыток рабочей силы. В России начался железнодорожный бум. Этой безусловно временной ситуацией следовало распорядиться как можно разумнее, с оглядкой на экономическую и военно-стратегическую перспективу. И в период железнодорожного бума не прекращались споры о том, куда лучше следует направить новые рельсовые пути; при этом обсуждались уже не только локальные проекты, но и варианты стратегических решений. А Урал как раз оказался на стратегическом перекрестке России.

Военное ведомство внимательно следило за строительством железных дорог и старалось увязать экономический фактор с военно-стратегическим при решении вопросов, связанных с определением направления строящихся линий, мостов, важнейших узлов,

созданием инфраструктуры и т. д. Однако ему далеко не всегда удавалось добиться осуществления своих предложений. А железная дорога была транспортным средством, способным в любое время года сравнительно быстро перевозить войска и вооружение в различные регионы страны и на вероятные театры военных действий.

В 1883 г. началось и к концу декабря завершилось строительство на средства казны Екатеринбургско-Тюменской дороги общей протяженностью (вместе с тремя ветвями: двумя подъездными в конечных пунктах и одной – от станции Богданович до Каменска) 349,6 версты. Выход к узловому пункту водных путей Обского бассейна – фактически к воротам Сибири – резко увеличил поток грузов, который принимала на себя уральская магистраль: с 21,5 млн пудов в 1880 г. до 42,5 млн в 1888 г.<sup>7</sup> В итоге практически весь товарообмен и все военно-стратегическое железнодорожное сообщение между европейской частью России некоторое время держались на прочной, но тонкой нити единственной рельсовой колеи, протянувшейся от Перми по Уральской горнозаводской дороге до Екатеринбурга и далее до Тюмени. При этом примерно на одну треть своей протяженности дорога принадлежала казне, а на две трети частной компании. 30 июля 1887 г. была совершена сделка между правительством и «Обществом Уральской горнозаводской железной дороги», а с 1 января 1888 г. первая уральская магистраль была слита с построенной за казенный счет дорогой Екатеринбург – Тюмень в единый хозяйственный организм. Образовавшееся при этом транспортное предприятие получило официальное название Уральской железной дороги<sup>8</sup>.

В конце 1888 г. вступила в эксплуатацию Самаро-Уфимская железная дорога. В этом же году началось строительство Уфа-Златоустовской линии, а после его завершения обе линии в 1890 г. были соединены в одну – Самаро-Златоустовскую железную дорогу<sup>9</sup>. Она стала второй важной магистралью горнозаводского Урала. Примкнув к основной сети железных дорог России, она связала Южный Урал с центральными районами страны и ликвидировала его замкнутость. Вместе с тем она прошла через значительную часть его территории, способствуя дальнейшему развитию производительных сил. Особенно большое влияние она оказала на развитие горнозаводской промышленности Уфимской губернии, которую прорезала на протяжении 550 верст<sup>10</sup>.

В 1892 г. железная дорога от Златоуста была доведена до Челябинска и двинулась далес через Курган и Петропавловск до Омска<sup>11</sup>. Ее официальное название еще не устоялось: ее называли то Великой Сибирской дорогой, то Транссибирской магистралью. Протяженность пути от Челябинска до Владивостока составляла 7416 км<sup>12</sup>. Таким образом, начал создаваться великий транспортный коридор, призванный изменить структуру экономического пространства Российской империи. Вместе с тем строительство Транссибирской железнодорожной магистрали и тесно связанная с этим сельскохозяйственная колонизация региона, проводившаяся в жизнь как результат организованного государством переселенческого движения, были самыми решающими мерами, с помощью которых правительство намеревалось основательно менять ситуацию в Сибири и значение региона для страны. В результате для координации действий правительства, относящихся к строительству Транссибирской линии и освоению всего региона, в конце 1892 г. в Санкт-Петербурге был создан специальный орган управления – комитет Сибирской железной дороги. Будущий император Николай II, тогда еще наследник престола, стал председателем комитета. В его состав вошли председатель комитета министров, министры финансов, внутренних дел, транспорта и связи, военный министр, государственный контролер, инспектор морского министерства. Министры юстиции и иностранных дел, как и генерал-губернаторы Иркутской, Приамурской губерний и Степной области, также часто приглашались для участия в собраниях комитета. Более чем на десять лет высшая государственная власть для управления регионом была фактически сосредоточена в комитете Сибирской железной дороги, обладавшем исключительной властью благодаря личному руководству Николая Романова, сначала как цесаревича, а затем как императора. Комитет эффективно решал стратегические вопросы сибирского развития, быстро находил необходимые финансы и мобилизовывал материальные и людские ресурсы. Создание такого административного органа делало возможным в кратчайший период времени осуществить строительство Транссибирской линии и переселять миллионы крестьян из Европейской России, что вело ко второму открытию Сибири<sup>13</sup>.

Уральская железная дорога исправно выполняла функцию транспортного канала, соединяющего через сложный водораздел

две великие водные системы. Однако она все еще оставалась «островной», и к 1890-м гг. ее присоединение к общероссийской железнодорожной сети стало ощущаться как несотложная хозяйственная задача. Тем более что к этому времени ее расстояние до ближайших железнодорожных терминалов, от которых рельсовые пути вели в центральную часть России, измерялось только сотнями километров. Весной 1894 г. было принято решение о строительстве железнодорожной линии Екатеринбург – Верхний Уфалей – Кыштым – Челябинск. В основу избранного маршрута была положена идея транспортной поддержки развития экономики горнопромышленного региона. Протяженность дороги от Челябинска до Екатеринбурга составила 225 верст. Через два года, после того как было принято правительственное решение о ее сооружении, по ней пошли первые поезда. А в ноябре 1896 г. она была включена в состав Уральской железной дороги, и впервые поток грузов, впитанных последней из водных артерий Камского и Обского бассейнов, из пронизанных ею главных промышленных зон горнозаводского Урала, получил полноценный выход в экономическое пространство, обслуживаемое общероссийской сетью железных дорог. А это уже была практически вся европейская часть России, включая Прибалтику, «привислинские губернии» (Польшу) и Северный Кавказ<sup>14</sup>.

После этого важнейшего в истории дороги события неотложной, очередной задачей стало создание второго, северного выхода из уральского транспортного коридора со стороны Перми. Дорога за Камой в сторону Вятки и Котласа (а от Котласа начинается водный путь до беломорского порта Архангельск) строилась очень быстро, но зачастую была низкого качества. Нередко полотно укладывали, не проведя положенных изысканий, поэтому его приходилось переделывать. Так или иначе дорога была завершена в 1898 г., а с открытием 27 января 1899 г. Камского моста Пермь-Котласская железная дорога сомкнулась с Уральской. Уже через год они были объединены и организационно, получив общее название Пермской железной дороги<sup>15</sup>.

Расстояние между конечными пунктами Пермской железной дороги превышало 2100 верст. Однако перестав быть «островной», она все еще оставалась «полуостровной». Выход к пристани Северной Двины был железнодорожным тупиком, от Вятки и Котласа

не было железнодорожного сообщения к Санкт-Петербургу и Москве. Чтобы доехать из Екатеринбурга или Перми до столиц, нужно было сделать круг через Самаро-Златоустовскую железную дорогу. Более того, Пермская железная дорога все еще, несмотря на отдельные ответвления, была скорее промежуточным путем, нежели сетью, покрывающей огромный промышленный регион. В результате по данной дороге на рубеже XIX–XX вв. провозилось грузов в пять раз меньше, чем по равнинной Николаевской (от Санкт-Петербурга до Москвы). В итоге выход Пермской дороги за Каму, к берегу Северной Двины, главных транспортных проблем Урала не решил, а скорее обострил. Настоятельная как экономическая, так и военно-стратегическая необходимость требовала незамедлительно принять следующие шаги.

Еще в 1896 г. в городской думе Санкт-Петербурга была создана специальная комиссия по вопросу о сооружении Петербурго-Уральской железной дороги. Комиссия указывала на необходимость строительства железнодорожной линии от Петербурга через Любец, Вологду до Вятки (длиною около 1130 верст) с веткой Кологрив – Кинешма. Санкт-Петербург с его миллионным населением являлся громаднейшим центром потребления продуктов и различного сырья, крупным торговым портом на Балтийском море, одним из крупнейших промышленных центров России, имевшим возможность снабжать обширные районы страны различными товарами фабрично-заводской промышленности. Комиссия докладывала: «Грузы, которые можно предлагать к отправлению из Петербурга, должны быть следующие: 1) все иностранные продукты и произведения, потребляемые у нас в значительном количестве, пойдут исключительно из Петербурга как в район проектируемой железной дороги, так и на Урал, а затем по Сибирской железной дороге, так как линия свяжет по кратчайшему направлению Сибирскую дорогу с Балтийским морем. К таким грузам должны быть отнесены: различные машины, приборы, станки и части их (главным образом на Урал и в Сибирь), орудия и инструменты ремесленные, химические продукты, краски, графит в изделиях (тигли), земледельческие машины и орудия, некоторые металлы и сплавы и т. д.; 2) произведения местной промышленности пойдут... в район... дороги... на Урал и в Сибирь. Их них главнейшие: мануфактурный товар,

химические продукты, взрывчатые вещества, гастрономический товар, модный товар, экипажи, стекло, хрусталь, кожи, машины и приборы, часовой товар, металлические и резиновые изделия, цемент, книжный товар и т. д.»<sup>16</sup>. Вместе с тем указывалось на то, что дорога может стать важной транзитной магистралью для обеспечения сибирским хлебом районов, прилегающих к линии Санкт-Петербург – Вятка. Помимо этого, «кроме железа и чугуна, уральская горная промышленность, несомненно, должна дать в перевозке транзитом по проектируемой линии на Санкт-Петербург и Москву еще целый ряд горнозаводских грузов, как то: чугунное литье, различные стальные и железные изделия, изделия для артиллерийского, морского и военного ведомств, медь, асбест, каменные изделия и прочее... Требование на эти грузы одних лишь артиллерийского, морского и военного ведомств в Петербурге значительнее, чем в Москве, потому что через Петербург они будут следовать на все Балтийское побережье и к западной границе»<sup>17</sup>. Известно, что на Урале располагались такие заводы, как оружейные Златоустовский, Ижевский, Пермский оружейный (Мотовилихинский) и др., в Санкт-Петербурге и вблизи него – оружейные Путиловский, Обуховский, Сестрорецкий, Петербургский, выпускавшие и военную продукцию.

Наступившая с 1900 г. пауза в строительстве дорог в России, возникшая вследствие экономического кризиса, поразившего всю Европу, встревожила военное ведомство. Уже в самом начале кризиса военный министр А. Н. Куропаткин докладывал о необходимости ослабления строительства дорог на западном направлении и увеличении провозоспособности железных дорог, имевших стратегическое значение. Угрожающим становилось положение дел на Дальнем Востоке, где к концу XIX в. резко обострились отношения с Японией и Англией<sup>18</sup>.

В 1899 г. русский ученый Д. И. Менделеев был откомандирован на Урал для изучения положения дел в горнозаводской промышленности Урала, находившейся, несмотря на все предпринимаемые правительством меры, в состоянии затяжного кризиса. Он предвещал уральской металлургической промышленности богатые перспективы ее развития и отмечал недостаток рельсовых путей. Им было отмечено, что рельсовые пути на Урале, помимо их общего

назначения, должны обслуживать и чисто местные нужды горной промышленности – обеспечивать заводам горючее<sup>19</sup>.

В результате поездки Д. И. Менделеев разработал комплекс мер, куда входили и предложения по строительству новых железных дорог по четырем направлениям, которые, будь они построены, могли бы заметно расширить транспортные связи внутри региона и открыть новые выходы в прилегающие к нему экономические районы. К предложениям ученого в столице отнеслись внимательно, по представленным им маршрутам провели изыскания. Но по финансово-экономическим причинам эти дороги строить не стали. Тем не менее в 1902 г. императорским указом был утвержден проект строительства железнодорожной линии Петербург – Вятка, которая открывала бы северо-западный выход из «тупика» Пермской дороги и превратила бы ее в транзитную магистраль. Однако поворот сибирского транзита в этот транспортный канал резко обострял проблему малой пропускной способности ее центрального участка – горнозаводской линии<sup>20</sup>. Петля между скал, поднимаясь на пределе возможного на крутизну и тут же скатываясь под гору, чтобы снова затем устремиться наверх, дорога ограничивала и грузоподъемность поездов, и скорость их движения<sup>21</sup>. В итоге на рубеже XIX–XX вв. она могла принять не более 220 двухосных вагонов в сутки<sup>22</sup>.

Еще в 1884 г. Шадринское городское общество возбудило ходатайство о соединении Шадринска железнодорожным путем с Уральской дорогой. Через несколько лет с постройкой Сибирской железной дороги шадринцы вновь возобновили свое ходатайство, прося на этот раз о соединении Шадринска с Курганом и Екатеринбургом. Эти ходатайства тогда результатов не дали.

В 1900 г. шадринцы, поддерживаемые на этот раз городами Екатеринбург и Пермь, Екатеринбургским уездным земским собранием и Пермским и Петербургским биржевыми комитетами, вновь возбудили свое ходатайство, и на этот раз представленный ими проект получил утверждение. Были сделаны экономические и технические изыскания, и 16 августа 1903 г. последовало Высочайшее повеление о том, чтобы в 1904 г. приступить к сооружению за счет казны железной дороги Курган – Шадринск – Екатеринбург – Кунгур – Пермь. К постройке дороги в 1904 г., однако, не приступили<sup>23</sup>.



На совещании по вопросу о железнодорожном строительстве в 1905 г., состоявшемся в Петергофе 14 июля 1904 г. под личным Его Императорского Величества Государя Императора председательством, было признано, что линия Пермь – Екатеринбург – Курган заслуживала особого внимания в силу своего важного экономического значения и значительных размеров расходов, необходимых для ее осуществления (58 млн руб.).

Экономическое значение, вполне выясненное подробными исследованиями, сводилось к созданию нового транзитного пути между Транссибирской магистралью и Северной железной дорогой, более короткого и более удобного в сравнении с Пермской железной дорогой, а также к обслуживанию богатого Зауральского края. Но независимо от этого, по заявлению военного министра, линия Пермь – Екатеринбург – Курган должна была иметь важное военное значение. По этим соображениям совещание признало необходимым неотлагательно приступить к работам по сооружению линии Пермь – Екатеринбург – Курган и считало возможным предвидеть на сей предмет по смете 1905 г. кредит размером в 5 млн руб.<sup>24</sup>

После этого совещания 23 июля 1904 г. вновь последовало Высочайшее повеление о том, чтобы в 1905 г. приступить к сооружению распоряжением и на средства казны железнодорожной линии Пермь – Екатеринбург – Шадринск – Курган. Однако ее строительство началось лишь после завершения Русско-японской войны 1904–1905 гг.<sup>25</sup>

Необходимо отметить тот факт, что накануне войны Дальний Восток был связан с центром России одноколейной Транссибирской магистралью. К 1904 г. Великая Сибирская и Китайско-Восточная и Амурская дороги не были полностью подготовлены к военным перевозкам. На этих линиях было устроено крайне мало разъездов, вследствие чего надолго задерживалось движение поездов<sup>26</sup>. В составе 24 двухосных вагонов они около месяца шли от центра России к району боевых действий<sup>27</sup>.

Английский историк Р. Коннэнгтон приводит сведения о том, что «если бы повезло, то поезду из европейской части России понадобилось бы 15 дней, чтобы проехать 6000 миль, но и 40 дней не были чем-то необычным. К трудностям добавлялся произвол знати и генералов, требовавших приоритета над армейскими частями,

которые направлялись на запасные пути, в то время как особо важные персоны устремлялись далее по железной дороге. Нередко запасные пути использовались возвращающимися назад паровозами, а не подвижным составом. Считалось неэффективным возвращать пустые вагоны, которые были предназначены для жилых помещений. Препятствием было озеро Байкал, потому что вокруг озера не была еще готова Кругобайкальская магистраль. Летом озеро пересекали на пароходах, зимой – на санях. Во время оттепели солдаты шли маршем вдоль южного берега, а запасы вооружения и продовольствия переправлялись по воде. Если лед удерживался, то шли маршем по озеру»<sup>28</sup>. В своих мемуарах главнокомандующий Вооруженными силами России на Дальнем Востоке А. Н. Куропаткин писал: «...В Челябинске платформы, нагруженные повозками, принимали полезный груз лишь 200–300 пудов... Забайкальская дорога работала слабо... На Маньчжурской дороге временны тупики требовали пересоставления поездов»<sup>29</sup>. В результате по Сибирской дороге можно было перевозить не более 8–10 пар поездов в сутки<sup>30</sup>, что ограничивало возможности быстрого сосредоточения войск на Дальнем Востоке.

В годы войны с Японией на Транссиб легла самая тяжелая нагрузка воинских перевозок<sup>31</sup>. В феврале 1904 г. по льду Байкала были проложены рельсы, и к 28 марта более 60 военных эшелонов предприняли затруднительные переезды. К сентябрю 1904 г. была завершена Кругобайкальская железная дорога<sup>32</sup>; в ходе войны было построено большое количество разъездов и мостов на Сибирской дороге. Это увеличило к началу 1905 г. провозоспособность до 16–17 пар поездов в сутки<sup>33</sup>. К концу войны в действующую армию было отправлено 1 294 566 солдат и офицеров, 23 269 лошадей, 2238 орудий, 37 000 транспортных повозок с грузами<sup>34</sup>.

Таким образом, развитие железнодорожного транспорта в России в конце XIX в. характеризовалось большой активностью. В результате подъема в этот период железнодорожного строительства Российская империя получила в 1890-е гг. довольно значительную сеть железных дорог. Однако накануне войны с Японией на Урале и в Сибири подобная сеть не была создана в полной мере. А отставание России в деле военно-транспортного обеспечения своих границ служило тормозом процесса обеспечения армии живой силой

и техникой. Но Русско-японская война заставила ускорить темпы строительства железных дорог Урала и Сибири, изыскивая на это дополнительные финансовые средства, и улучшила обеспечение действующей армии войсками и вооружением. Все это в большей или меньшей степени способствовало развитию железнодорожных путей сообщений на Урале и в Сибири и повышало обороноспособность Российского государства.

---

<sup>1</sup> См.: *Алексеев В. В., Алексеева Е. В.* Распад СССР в контексте теорий модернизации и имперской эволюции // *Отечеств. история.* 2003. № 5. С. 8.

<sup>2</sup> *Лукьянин В. П.* Больше века на службе России: 120 лет Свердловской железной дороге. Екатеринбург, 1998. С. 70.

<sup>3</sup> Там же. С. 70–71.

<sup>4</sup> Там же. С. 71.

<sup>5</sup> Статистический обзор железных дорог и внутренних водных путей России с приложением карт и графических изображений. СПб., 1900. С. 4.

<sup>6</sup> *Бескровный Л. Г.* Армия и флот России в начале XX в.: Очерки военно-экон. потенциала. М., 1986. С. 114.

<sup>7</sup> *Лукьянин В. П.* Больше века на службе России... С. 62.

<sup>8</sup> Там же. С. 65.

<sup>9</sup> См.: *Мильтман Э. М.* История первой железнодорожной магистрали Урала (70–90-е гг. XIX в.). Пермь, 1975. С. 173.

<sup>10</sup> Там же. С. 174.

<sup>11</sup> См.: *Лукьянин В. П.* Больше века на службе России... С. 65.

<sup>12</sup> *Бескровный Л. Г.* Армия и флот России в начале XX в. С. 115.

<sup>13</sup> См.: *Shishkin V. I.* State Administration of Siberia from the End of the Nineteenth through the First Third of the Twentieth centuries // *Regions: A Prism to View the Slavic-Eurasian World.* Sapporo, 2000. P. 104–105.

<sup>14</sup> См.: *Лукьянин В. П.* Больше века на службе России... С. 66.

<sup>15</sup> См.: Там же. С. 69.

<sup>16</sup> Доклад комиссии Петербургской городской думы по вопросу о сооружении Петербурго-Уральской и Петербурго-Мурманской железной дороги. СПб., 1896. С. 26–27.

<sup>17</sup> Там же. С. 107.

<sup>18</sup> См.: *Бескровный Л. Г.* Армия и флот России в начале XX в. С. 115.

<sup>19</sup> См.: Экономическое значение Северо-Восточной Уральской железной дороги. СПб., 1910. С. 5.

<sup>20</sup> См.: *Лукьянин В. П.* Больше века на службе России... С. 72.

<sup>21</sup> См.: Там же. С. 70.

<sup>22</sup> Там же. С. 72.

<sup>23</sup> Записка Екатеринбургского биржевого комитета о сооружении железнодорожной линии Екатеринбург – Курган. Екатеринбург, 1914. С. 3.

<sup>24</sup> Там же. С. 3. 4.

<sup>25</sup> Записка Екатеринбургского биржевого комитета о сооружении железнодорожной линии Екатеринбург – Курган. С. 4–5.

<sup>26</sup> См.: *Бескровный Л. Г.* Армия и флот России в начале XX в. С. 115–116.

<sup>27</sup> См.: *Широкорад А. Б.* Русско-японские войны, 1904–1905 гг. Минск, 2003. С. 206.

<sup>28</sup> *Connanghton R. M.* The War of the Rising Sun and Tumbling Bear. A Military History of the Russo-Japanese War, 1904–1905. L.; N. Y., 1988. P. 16.

<sup>29</sup> *Куропаткин А. Н.* Русско-японская война, 1904–1905. Итоги войны. СПб., 2002. С. 221.

<sup>30</sup> *Бескровный Л. Г.* Армия и флот России в начале XX в. С. 116.

<sup>31</sup> См.: Там же. С. 115.

<sup>32</sup> См.: *Connanghton R. M.* The War of the Rising Sun and Tumbling Bear... P. 16.

<sup>33</sup> *Бескровный Л. Г.* Армия и флот России в начале XX в. С. 117.

<sup>34</sup> Там же. С. 116.

## **Революция и повседневность: 1905 год в восприятии горожан**

**И. В. Нарский**

Челябинский государственный университет

«9-го января в Петербурге произошел “расстрел рабочих”. Редкое событие в истории России за последнее время пользовалось такой популярностью, как этот “расстрел”. С каждым годом это событие раскрашивалось новыми цветами, фантазией, обогащалось высосанными из пальца подробностями, украшалось пышными фразами и словами и, наконец, превратилось в крупное историческое событие, имеющее весьма мало сходства с действительностью»<sup>1</sup>. Цитата из воспоминаний бывшего челябинского акцизного чиновника К. Н. Теплоухова, составленных на основании дневника, который мемуарист систематически вел с 1899 г., как нельзя лучше вводит в круг проблем, затрагиваемых в этой статье. Несомненно, устоявшиеся в научном и обыденном сознании потомков исторические образы Первой российской революции, как и любого другого события, преобравшего статус исторического, чаще всего не совпадают с представлениями о ней большинства «рядовых» современников начала XX в.

© И. В. Нарский, 2006